ПРИКАЗ по ЗАПАДНЫМ жел. дор.	10 августа 1927 г. 428 Сэи.

О положении дела с происшествиями на Западных жел. дорогах за 2-й квартал 1926/1927 года.

Всего происшествий за отчетный квартал было 134 случая, из них при движении 129 и вне движения 5. По сравнению со 2-м кварталом 1925/26 г. (161) разница (уменьшение) на 27 случаев, что составляет около 17%.

Происшествия при движении по месяцам квартала распределяются так:

Январь	53	против	32	за	тот	же	мес.	1925/26 г
Февраль	42	„	51	„	„	„	„	„
Март	34	„	67	„	„	„	„	„
Итого .	129	„	150	„	„	„	„	„

С отнесением на измеритель 100.000 п/к при пробеге в 998.841 п/к получается в среднем за квартал 12,91, вместо 15,97 за такой же квартал 1925/26 г.

Происшествия по родам (таблица № 1) распределяются:

А) Сходы поездов в пути—за отчетный квартал не было вовсе, тогда как во 2-м кварт. предшествующего года их было 3.

Б) Сходы при маневрах—16 случаев, против 36 за такой же квартал 1925/26 г., т. е. уменьшение на 20 случаев или на 55% с лишним.

Повторные случаи сходов при маневрах в отчетном квартале были: на станциях Минск 3,

Типо-Лит. Правл. Зап. ж. д. 1927 г. (1050)—1717.

Жлобин 3, Бахмач 3 и Василевичи 2, а на остальных по одному.

По причинам они распределяются так:

1) Непосредственная вина жел. дор. агентов:	
а) взрез стрелок	5
б) неплотное прижатие пера стрелки к рамн. рельсу	3
в) неосторожная езда при маневрах .	1
2) Техническая неисправность пути .	1
3) снежные заносы	3
4) прочие	3
Итого	16

В) Столкновение поездов и одиночных паровозов в пути и на станциях — как за отчетный квартал, так и за второй квартал 1925/26 года не было.

Г) Столкновение подвижного состава при маневрах — 7 случаев, против 9 за такой же квартал 1925/26 г.

Случаи эти имели место:

1) 16/I-1927 г., на ст. Гомель-хоз., маневровый паровоз № 101, выезжая с тракционного пути, столкнулся с паровозом № 37, следовавшим на склад топлива. Повреждены оба паровоза и путь. Кроме того, паровоз № 101 сошел с рельсов. Причина случая — одновременное следование обоих паровозов к стр. № 23, ведущей на склад топлива, до получения ответного сигнала стрелочника о готовности стрелки и свободности пути.

2) 25/I-с. г., на ст. Гомель-хоз., во время маневров по формированию п. № 307, выброшенная

из состава толчком груженная платформа № 220850—столкнулась с вагонами, стоявшими на пути № 85а за стр. № 177, затем при дальнейших маневрах, вследствие сильного толчка и неприменения в нужный момент башмака Бюссенга, отцепленные от состава 2 вагона столкнулись с тою же платформой № 220850, которая на этот раз сошла с рельсов. Повреждена платформа и другой вагон.

3) 30/I-27 г., на ст., Гомель.-пас. при подаче паровозом—Кукушкой 5-ти груженных вагонов на Семеновский дровяной склад, вследствие уклона и легкости паровоза, не был своевременно остановлен состав, который и столкнулся с вагоном, приспособленным под жилье дровокладов и стоявшим у тупика. Вагон и упор повреждены.

4) 9/II-27 г., на той же станции, при подаче вагонов тем же паровозом—Кукушкой произошло такое же столкновение с вагоном №61806, стоявшим у того-же тупика, при чем в этом последнем случае, кроме причин указанных выше, не были использованы в полной мере тормоза и допущена неосторожность машиниста при осаживании, Вагон незначительно поврежден.

5) 3 марта с. г., на ст. Гомель.-хоз., во время маневров по формированию п. № 402, выброшенные с 8 пути в направлении стр. № 17 два вагона, после остановки, отошли обратно к стр. № 25 и выдвинулись за предельный столбик, от чего при следующей выкидке вагонов, через ту же стр. № 25, произошло столкновение. Незначительно повреждены 2 вагона.

6) 26 марта 1927 г., на ст. Жлобин-южн., при маневрах по сборке вагонов, подлежащих к отправлению на пассажирскую станцию, произошло столкновение подвижного состава с вагонами, стоявшими на 16 пути, вследствие несвоевременной подачи сигнала остановки. Незначительно поврежден один вагон и три пассажира получили легкие ушибы

7) 11 марта 1927 г., на ст. Березина, при перестановке вагонов, отцепленных от п. № 321, с 4-го на 7 путь, вследствие быстрого подхода к вагонам, стоявшим на 7 пути, получился сильный толчек, от которого незначительно повреждены три платформы.

Во всех перечисленных случаях установлена вина агентов дороги, выразившаяся в нарушении действующих правил и инструкций, как-то: неосторожное производство маневров, несоблюдение сигналов и т. д.

Д) Разрывы поездов и подвижного состава при маневрах—22 случая, против 39 за второй квартал 1925/26 г., что составляет уменьшение на 17 случаев, или 43% с лишним.

Из общего числа разрывов было: поездов в пути и на станциях, вызвавших раз'единение состава, 6 сл. и не вызвавших раз'единения и обрывов при маневрах—16 сл.

Распределяя перегоны и станции, на которых произошли случаи разрывов, по административному делению участков Тяги, получим нижеприведенную таблицу:

№№ п/п.	Месяцы. / Наименование станции или перегона.	Январь.	Февраль.	Март.	Всего.
	1-й участок Тяги:				
1	Унеча	1	—	—	1
2	Горки	—	1	—	1
3	Кричев.	—	1	—	1
4	Жудилово	—	1	—	1
	Итого . .	1	3	—	4
	3-й участок Тяги:				
5	Гомель.	—	5	1	6
6	Новобелицкая. . . .	—	1	—	1
	Итого . .	—	6	1	7
	4-й участок Тяги:				
7	Дочь	1	—	—	1
8	Чесноковка-Бахмач . . .	1	—	—	1
9	Сновская	2	—	—	2
10	Бахмач.	—	2	—	2
11	Городня-Камка . . .	—	1	—	1
12	Городня	—	1	—	1
13	Макошино	—	—	1	1
14	Тереховка	—	—	1	1
	Итого . .	4	4	2	10
	5-й участок Тяги:				
15	Березина	—	1	—	1
	А ВСЕГО .	5	14	3	22

Из общего числа разрывов—16 случаев, или почти 73%, падает на вину агентов Отдела Тяги, главным образом, 4, 3 и 1 участков.

Причины, вызвавшие разрывы, следующие:

а) Непосредственная вина агентов дороги:

Неосторожное взятие с места, неплавное ведение поезда, неосторожное и невнимательное производство маневров, неправильная сцепка и т. п. 16

б) Техническая неисправность подвижного состава:

Недоброкачественность металла, непроварка, старый надлом 5

в) Снежный занос 1

Итого 22

Е) Наезды поездов—9 случаев, против 7 за такой же квартал 1925/26 г. Из них: на подводы 7 и на упоры 2. По всем случаям наездов на подводы установлена виновность самих подводчиков, допустивших невнимательность и грубую неосторожность при проезде через переезды. Из двух случаев наездов на упоры—в одном вина падает на агентов дороги, допустивших расцепку состава на ходу, а в другом—на постороннее лицо, самовольно расцепившее вагоны.

Ж) Пожары в поездах—в отчетном квартале не было ни одного случая, тогда как во 2 квартале 1925/26 г. их было 3 случая.

З) Порча паровозов с требованием вспомогательных паровозов—4 случая,—(все в январе месяце). Столько же их было и во 2 квартале прошлого 1925/26 г. По участкам Отдела Тяги

они распределяются по одному случаю на 2, 3, 4 и 5. Из них 3 случая относятся к вине агентов дороги, допустивших небрежный уход за паровозами, вызвавший течь дымогарных труб, и один случай вследствие технической неисправности паровоза.

И) Остановка поездов в пути:—55 случаев, против 29 за второй квартал предшествующего года, из них:

а) по причинам, зависящим от паровозов (недостаток пара и воды, незначительная порча или неисправность частей паровоза и приборов торможения, малосильность паровозов и т. д.) 24 сл.

б) в зависимости от вагонов (горение букс и самозаторможение) . . . . . 6 сл.

в) стихийные (снег, сильный ветер) 18 сл.

г) прочие (по сигналам бригад и с пути, превышение состава поезда и т. д.) . 7 сл.

Итого . . 55 сл.

К) Прочие при движении—15 случаев, против 18 за такой же квартал 1925/26 г. Сюда входят: взрезы стрелок, незначительная порча подвижн. состава при маневрах, поломка ворот, срыв ветром крыш вагона и т. д.

Л) Предупрежденные случаи— (нарушение правил технич. эксплоатации)—1 случай. Во 2-м квартале прошлого года их было 2.

М) Происшествия вне движения—5 случаев— пожаров на станциях. Других происшествий вне движения в отчетном квартале не зарегистрировано. Этого года происшествий во 2-м квартале 1925/26 г. было 11 случаев.

Все происшествия за 2-й квартал 1926/27 г. по причинам (таблица № 2) распределяются таким образом:

1) вина:	а) агентов Западных дорог	79 сл.
	б) посторонних лиц и ведомств	14 „
2) неисправность подвижного состава		8 „
3) неисправность пути и путевых оборудований		4 „
4) злой умысел		1 „
5) случайные стихийные и от разных причин, независящих от агентов дороги		23 „
6) невыясненные		5 „
Итого		134 сл.

Отмеченные по вине агентов дороги (таблица № 3) 79 случаев по Отделам распределяются:

По Отделу	Эксплоатации	15 сл.
„ „	Тяги	46 „
„ „	Пути	2 „
	Итого	63 „
и совместно:	ДН 1 и ПЧ 8	2 „
	ДН 1 и ТЧ 1	1 „
	ДН 1 и ТЧ 3	1 „
	ДН 2 и ТЧ 3	3 „
	ДН 2 и ПЧ 6	1 „
	ДН 2 и ТЧ 4	3 „
	ДН 2 и ХМО—	1 „
	ДН 3 и ПЧ 1	1 „
	ДН 3 и ТЧ 2	1 „
	ДН 3 и ТЧ 5	2 „
	Итого	16 сл.

Несчастные случаи с людьми.

Всего за отчетный квартал было 333. Из них: при движении 29 и вне движения 304. Из общего числа пострадавших убито 10 и ранено 323. По сравнению со вторым кварталом 1925/26 г. (153) получается увеличение в два с лишним раза.

Это об'ясняется, отчасти, изменением порядка регистрации несчастных случаев с людьми на основании Инстр. НКТ № 83/336, введенной в жизнь на Западных дорогах с 1 октября 1926 г., заключающегося в том, что до введения упомянутой инструкции о случаях с пострадавшими, получившими незначительные ушибы и поранения, с прекращением работы не более трех дней, донесений вовсе не поступало и такие случаи не регистрировались; с 1-го же октября 1927 года регистрируются все несчастные случаи с потерей пострадавшими трудоспособности свыше одного дня.

Общая сумма убытков от происшествий за квартал по приблизительному подсчету составляет 2.985 руб. — против 14.745 руб. за такой же квартал 1925/26 года и 15.117 руб. за первый 1926/27 г.

Заключение:

Обзором происшествий за второй квартал текущего операционного года, выявляется, что общее количество их весьма большое и, таким образом, положение, дела с происшествиями на Западных дорогах нельзя считать благополучным.

Анализом причин, вызвавших происшествия, установлено, что большинство из них произошло исключительно из-за халатности, небрежности, несоблюдения действующих инструкций и т. д. Это говорит о том, что, несмотря на целый ряд мероприятий, преподанных Центром и Правлением дорог по борьбе с происшествиями, со стороны технических руководителей не проявляется в этом деле особая энергия и активность, а поэтому, подтверждая к руководству и точному исполнению приказы № 1729 за 1925 (Бюл. № 159), и №№ 344 и 345 за 1927 г., вновь приказываю линейной администрации и всем агентам; в особенности причастным к движению поездов принять самые решительные меры к поднятию служебной дисциплины и совершенному изжитию халатности и небрежности, являющихся, главным образом, причиной происшествий.

Настоящий приказ относится ко всем начальникам Технических Отделов и линейной администрации этих Отделов.

За Ч *И. Серебряков.*

Вр. ЧПТ *В. Иванов.*

Д—1 *Грабовский.*

За 2-й квартал 1926-1927 года.

ТАБЛИЦА №1

по роду происшествия распределяются так:

№	Наименование месяцев. / Наименование происшествий.	Январь. Число происшеств.	Январь. % % отношение к общему числу.	Февраль. Число происшеств.	Февраль. 0/0 0/0 отношение к общему числу.	Март. Число происшеств.	Март. 0/0 0/0 отношение к общему числу.	Всего за второй квартал 1926-1927 года.	0/0 0/0 отношение к общему числу.	Количество случаев за 2-й квартал 1925-1926 года.	0/0 0/0 отношение к общему числу
	А. При движении.										
1	Столкновение поездов и одиночных паровозов в пути и на станц.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Столкновение подвижного состава при маневрах	3	5,4	1	2,4	3	8,3	7	5,2	9	5,9
3	Сходы поезд. и одиночных паровозов в пути и на станц.	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1,8
4	Сходы подвижного состава при маневрах	6	10,7	7	16,6	3	8,3	16	12,00	36	22,3
5	Наезды на дрезины. подводы скот и пр.	4	7,1	2	4,8	3	8,3	9	6,7	7	4,4
6	Разрывы поездов	—	—	3	7,1	3	8,3	6	4,5	11 }	24,2
7	Тоже при маневрах	3	5,4	13	31	—	—	16	12,00	28 }	
8	Пожары в поездах	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1,8
9	Порча паровозов с требованием вспомогат. паров	4	7,1	—	—	—	—	4	3,00	4	2,4

№	Наименование месяцев. / Наименование происшествий.	Январь. Число происшеств	Январь. %% отношение к общему числу.	Февраль. Число происшеств.	Февраль. %% отношение к общему числу.	Март. Число происшеств.	Март. %% отношение к общему числу.	Всего за второй квартал 1926-1927 года.	%% отношение к общему числу.	Количество случаев за 2-й квартал 1925 1926 года.	%% отношение к общему числу.
10	Остановки . .	27	48.2	13	31	15	41,7	55	41,	29	29,2
11	Прочие . .	6	10,7	3	7,1	6	16,7	15	11,2	18	
12	Предупрежденные случаи . .	—	—	—	—	1	2,8	1	0,7	2	1,2
	Итого при движ.:	53	94,6	42	100	34	94,4	129	96,3	150	93,2
	Б. Вне движения.										
13	Пожары в полосе отчуждения и вне ее . . .	3	5,4	—	—	2	5,6	5	3,7	8	5
14	Злоумышлен. порча пути . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Хищения, грабежи и проч. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Прочие вне движения . .	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1,8
	Итого вне движ.:	3	5,4	—	—	2	5,6	5	3,7	11	6,8
	А ВСЕГО .	56	100	42	100	36	100	134	100	161	100

Верно: Консультант Бюро Происшест. *Конопелько.*

2-й квартал 1926-1927 года.

ТАБЛИЦА № 2

по причинам, вызвавшим происшествия.

	Наименование месяцев. / Причины, вызвавшие происшествия.	Январь.		Февраль.		Март.					
		Число происшеств.	%% отношение к общему числу.	Число происшеств.	%% отношение к общему числу.	Число происшеств.	%% отношение к общему числу.	Всего за второй квартал 1926-1927 года.	%% отношение к общему числу.	Количество происшествий за 2-й квартал 1925-1926 года.	%% отношение к общему числу.
1	Вина ж. д. агентов	31	55,3	29	69	19	52,8	79	59,0	102	63,3
2	Неисправность подвижного состава.	2	3,6	3	7,1	3	8,3	8	6,00	19	11,8
3	Тоже пути и путевых оборудований .	3	5,4	—	—	1	2,8	4	3,00	1	0,6
4	Злой умысел .	—	—	—	—	1	2,8	1	0,7	3	1,9
5	Случайные, стихийные и от разных причин, независящих от агентов дороги.	12	21,4	7	16,7	4	11,1	23	17,2	27	16,8
6	Невыясненные .	1	1,8	1	2,4	3	8,3	5	3,7	5	3,1
7	По вине посторонних лиц и ведомств	7	12,5	2	4,8	5	13,9	14	10,4	4	2,5
	Итого .	56	100	42	100	36	100	134	100	161	100

Верно: Консультант Бюро Происшествий *Конопелько.*

За 2-й квартал 1926-1927 года.

ТАБЛИЦА № 3

отмеченные случаи по вине агентов дороги по отделениям Отдела Эксплоатации и Участкам Отделов Тяги, Пути и проч.

Наименование происшествий. / Наименование Отделов и участков	Сходы поездов.	Сходы при маневрах.	Столкновение поездов.	Столкновение при маневрах.	Разрывы, обрывы и саморасцеп.	Нарушен. техн. эксплоатац.: Ошиб. отправ и прием поезда.	Нарушен. техн. эксплоатац.: Проезд станций.	Нарушен. техн. эксплоатац.: В'езд при закрытых семафор.	Наезды.	Пожар: В поездах.	Пожар: Вне поездов.	Порча паровозов	Прочие.	Итого.	За 1-й квартал 1925-1926 г.
Отдел Движения:															
1-е Отделение	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	4	—
2-е „	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	—
3-е „	—	4	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	7	—
Итого	—	5	—	2	—	1	—	—	1	—	—	—	6	15	—
Отдел Тяги:															
1-й участок.	—	1	—	—	4	—	—	—	—	—	1	—	6	12	—
2-й „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
3-й „	—	—	—	1	5	—	—	—	—	—	—	1	4	11	—
4-й „	—	1	—	—	6	—	—	—	—	—	—	1	2	10	—
5-й „	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	9	12	—
Итого	—	2	—	1	16	—	—	—	—	—	1	4	22	46	—
Отдел Пути:															
2-й участок.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
5-й „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
Итого	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—
Итого по Отд.:	—	7	—	3	16	1	—	—	1	—	1	4	30	63	—

Наименование происшествий. / Наименование Отделов и участков.	Сходы поездов.	Сходы при маневрах.	Столкновение поездов.	Столкновение при маневрах	Разрывы, обрывы и саморасцепки.	Нарушен. техн. эксплоатац.: Ошиб. отправ. и прием поезда.	Нарушен. техн. эксплоатац.: Проезд станций.	Нарушен. техн. эксплоатац.: В'езд при закрытых семафор.	Наезды.	Пожар: В поездах.	Пожар: Вне поездов.	Порча паровозов.	Прочие.	Итого.	За 1-й квартал 1925-1926 г.
Совместная вина:															
ДН—1 и ПЧ—8 .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—
ДН—1 и ТЧ—1 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
ДН—1 и ТЧ—3 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
ДН—2 и ТЧ—3 .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	—
ДН—2 и ПЧ—6 .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
ДН—2 и ТЧ—4 .	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—
ДН—2 и ХМО .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
ДН—3 и ПЧ—1 .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
ДН—3 и ТЧ—2 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
ДН—3 и ТЧ—5 .	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Итого: .	—	5	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	8	16	—
А ВСЕГО: .	—	12	—	6	16	1	—	—	1	—	1	4	38	79	—

Верно: Консультант Бюро Происшеств. *Конопелько.*